

Palautuslentojen proseduurit – poliisin näkökulma

Saara Olkkonen

4/2022

TIIVISTELMÄ

Saara Oikkonen: Palautuslentojen proseduurit – poliisin näkökulma

Opinnäytetyön muoto: Tutkimuksellinen opinnäytetyö

Julkisuusaste: Julkinen

Ohjaaja: ylikomisario Mika Kyrönviita, ylikonstaapeli Jari Saari

Tutkinto: Poliisi (AMK)

Viranomaisilla on lakiin kirjattu velvollisuus valvoa maahan pyrkiviä ja maassa oleskelevia ulkomaalaisia, jotka eivät ole Suomen kansalaisia. Maassaolon edellytyksiä valvovat poliisi, rajavartiolaitos, sekä maahanmuuttovirasto. Maahanmuuttovirasto on kuitenkin näistä viranomaisista se, joka tekee päätöksen käännättämisestä ja maahantulokieltoon määräämisestä. Tarvittaessa poliisi ja rajavartiolaitos tekevät maahanmuuttovirastolle esityksen ulkomaalaisen käännättämiseksi, jollei toimenpiteisiin ole jo ryhdytty maahanmuuttoviraston taholta. (UlkL 151 §)

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan poliisin näkökulmasta palautusten kulkua poliisin saattamana lentoteitse ja tutkitaan, kuinka lennon valmistelu etenee ja mitä palautuksia hoitavien poliisien tulee tietää ja ottaa huomioon.

Palautuslentoja valvoo ja organisoii pääasiassa Helsingin poliisilaitoksen sisällä toimiva ulkomaalaistoiminnon erityistoimintayksikkö. Laitoskohtaisia palautuslentoja järjestetään kuitenkin silloin, kun se on logistisesti ja taloudellisesti kannattavinta. Jokainen laitos raportoi palautuslentoista koostusti Helsingin poliisilaitokselle, joka välittää raportit edelleen Poliisihallitukselle.

Työn aihe on ajankohtainen: Palautuslentoja koskevia ohjeita ja määräyksiä löytyy useita, mutta näistä ei ole koostettu yhtenäistä täsmällistä opusta palautuslentojen proseduureista. Opinnäytetyö on julkinen.

Opinnäytetyön sisältö on rajattu koskemaan palautettavan matkaa lentoteitse, mutta työssä käydään lyhyesti läpi myös muut maasta poistamisen vaihtoehdot. Työssä ei käsitellä käännättämistä, tai maahantulokieltoa koskevia asioita.

Työssä pohditaan myös sitä, miten saattamalla tehtyjen palautuslentojen onnistumista voitaisiin tulevaisuudessa kehittää ja niihin liittyviä kehittämissuhteita tarkastellaan.

Vastauksia tutkimuskysymyksiin on haettu laadullisella tutkimusmenetelmällä haastattelemalla henkilöitä poliisin sisällä toimivista henkilöistä, jotka ovat mukana palautuslentojen järjestämisessä.

Sivumäärä: 41

Tarkastuskuukausi ja vuosi: 4/2022

Avainsanat: palautuslento, karkotus, ulkomaalaisvalvonta, saattolento, pakkopalautus, lentokone poliisin toimintaympäristönä, maastapoistaminen, saattopartio, voimankäyttö lentokoneessa, palautuskielto, yhdenvertaisuusvaltuutettu.

SISÄLLYS

1 JOHDANTO	3
1.1 Työn tarkoitus ja sisältö	3
1.2 Aiheen rajaus ja aikaisemmat tutkimukset.....	5
2 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN	6
2.1 Tutkimuskysymykset.....	6
2.2 Tutkimuksen tavoitteet.....	6
2.3 Tutkimusmenetelmä – kvalitatiivinen tutkimus.....	6
2.4 Aineiston hankinta ja haastateltavat	7
2.5 Tutkimuksen eettisyys	8
3 PALAUTUSLENTOJEN PROSEDUURIT	10
3.1 Määritelmiä ja sanastoa.....	10
3.2 Palautuslennon valmistelu	11
3.3 Toiminta terminaalissa ja lentokoneessa.....	12
3.4 Voimankäyttö lentokoneessa.....	13
3.5 Saapuminen kohdemaahan.....	14
3.6 Palautuslennon jälkitoimenpiteet	14
4 LAINSÄÄDÄNTÖ	15
4.1 Suomen perustuslaki (731/1999).....	15
4.2 Hallintolaki (434/2003).....	15
4.3 Ulkomaalaislaki (304/2004)	16
4.4 Poliisilaki (872/2011).....	17
4.5 Neuvoston päätös yhteisten lentojen järjestämisestä henkilökohtaisen maastapoistamispäätöksen saaneiden kolmansien maiden kansalaisten kesken (2004/573/EY) ..	18
4.6 Ilmailulaki (864/2014).....	18
4.7 Laki säilöön otettujen ulkomaalaisten kohtelusta ja säilöönottoyksiköstä (116/2002)	19
4.8 Keskeisimmät kansainvälisoikeudelliset normit	19
5. HAASTATTELUT JA NIIDEN TULOKSET	21
5.1. Haastateltavien tausta ja kokemus palautuslennoista	21
5.2. Maastapoistopuhuttelu käytännössä	22

5.3. Palautuslentojen käytännöt.....	22
5.4. Palautuslennon epäonnistuminen.....	24
5.6. Matkustamohenkilökunta ja saattolennot.....	25
5.7. Lentävän henkilöstön edustajan kommentit.....	26
5.8. Kehityskohteet	26
5 JOHTOPÄÄTÖKSET	27
6 POHDINTA JA MAHDOLLISET JATKOTUTKIMUKSET	29
LÄHTEET	32
EU Neuvoston päätös yhteisten lentojen järjestämisestä henkilökohtaisen maastapoistamispäätöksen saaneiden kolmansien maiden kansalaisten kesken (2004/573/EY)..	32
Liite 1: Saatekirje haastateltaville	34
Liite 2: Haastattelulomake – poliisi	35
Liite 3: Haastattelulomake – kapteeni.....	37

1 JOHDANTO

Palautuslennot ovat aihe, joka nousee aina aika ajoin uutisotsikoita myöten puheenaiheeksi. Taustalla vaikuttaa luultavasti osittain kansalaisten tietämättömyys kielteisen oleskelulupapäätöksen saamisesta ja sen taustalla pyörivistä prosesseista ja osittain aiheen kansainvälinen ulottuvuus. Kaupallisilla lennoilla muita matkustajia seisomaan maanittelevat palautettavat, ja jyrkkänä vieressä kulkevat saattajat, saattavat vaikuttaa ulkopuolisen silmään kylmiltä ja jopa mielivaltaisilta. Jos saatettava on vielä lennon ja muiden matkustajien turvaamiseksi kahlittu, voimistuu vaikutelma entisestään.

Maasta poistaminen on kuitenkin yllättävänkin säädelyä toimintaa, ja prosessi kielteisen päätöksen saamisesta itse palautuslentoa voi kestää vuosia. Maasta poistettavalle on tehtävä useita kuulemisia ja selvityksiä, sekä hänellä on mahdollisuus valittaa päätöksistä, joka osaltaan viivyttää prosessia. Poliisi toimii maasta poistamisissa Maahanmuuttoviraston ja Rajavartiolaitoksen kanssa. Maahanmuuttovirasto tekee päätökset maassa oleskelun edellytyksistä, ja poliisi ja raja puolestaan toimeenpanevat päätökset.

Poliisissa toimii erityinen Ulkomaalaistoiminnon erityistoimintayksikkö, joka sijaitsee Helsingissä ja organisoii kaikki Suomesta tehtävät palautuslennot. Palautuslentoja on olemassa vapaaehtoisia ja saatettuja.

Tässä opinnäytetyössä tarkastellaan palautuslennon kulkua saattopartion näkökulmasta, ja haetaan vastauksia muun muassa siihen, miten palautuslennon valmistelu etenee, millainen koulutus saattopartion jäsenillä ja saattopartion johtajalla tulee olla, millaisia voimankäyttövälineitä palautuslennoilla käytetään ja millä tavoin palautuslennon onnistuminen voidaan pedata mahdollisimman hyvin.

Työn aihe on ajankohtainen ja aiheesta ei ole varsinaisesti tehty vielä opinnäytetyötä. Lisäksi aihe kiinnostaa itseäni ja voi olla hyödyllinen poliisin lisäksi myös esimerkiksi lentohenkilökunnalle.

1.1 Työn tarkoitus ja sisältö

Opinnäytetyön on tarkoitus koostaa palautuslennon kulusta karkea runko, jossa käydään palautuslennon kulku läpi kielteisestä oleskelulupapäätöksestä aina lähtömaahan luovuttamiseen saakka. Näkökulma asiaan pyritään pitämään palautuslentoa hoitavan poliisimiehen puolella, jotta aiheesta on mahdollista tehdä myöhemmin tarkemmin yksityiskohtiin sukeltavia aineistoja.

Opinnäytetyössä ei käsitellä tarkemmin palautuslentojen yksityiskohtia, sillä muutoin aihe on mahdonta pitää helposti luettavassa ja sisäistettävässä muodossa. Työn on tarkoitus olla selkeä ja nopea ensikosketus palautuslentojen hoitamiseen poliisina.

Opinnäytetyöhön ei sisälly poliisitaktiset ja -operatiiviset asiat, koska opinnäytetyön on tarkoitus olla julkinen.

Kerron luvussa 2 opinnäytetyöhön liittyvän tutkimuksen toteuttamisesta sekä tutkimuksen tavoitteista ja eettisyydestä tarkemmin.

Luvussa 3 käsitellään palautuslentojen proseduureja aikajärjestyksessä. Lähdän liikkeelle palautuslennon valmisteluun kuuluvista toimenpiteistä päätyen palautettavan kohdemaahan luovuttamiseen. Välissä käsitellään toimintaa terminaalissa ja lentokoneessa, sekä mahdolliset voimankäyttötilanteet lennolla.

Luvussa 4 käydään tiivistetysti läpi palautuslentotoimintaan vaikuttavaa lainsäädäntöä ja EU-tason säädöksiä. Lakien avaaminen on jätetty tarkoituksella mahdollisimman tiiviiksi, sillä aihetta säätelevää lainsäädäntöä on paljon, ja niiden käsitteleminen laajemmin veisi itse tutkittavalta aiheelta huomattavan paljon sivutilaa.

Luvussa 5 käsitellään tämän opinnäytetyön yhteydessä tehtyjä haastatteluja ja niillä saatuja vastauksia. Haastatteluja on yhteensä kolme ja ne toteutettiin ulkomaalaistoiminnossa työskentelevien poliisien kanssa, sekä haastateltiin myös yhtä kaupallisen lentoliikenneyhtiön turvallisuuspilottia, eli safety pilottia hänen näkemyksestään aiheesta.

Luvussa 6 käydään läpi tämän työn tuottamia johtopäätöksiä tutkimuskysymysten suhteen ja tuodaan ilmi tutkimuskysymyksiin saadut vastaukset sekä mahdolliset kehitysideoita ja toiveet.

Luku 7 sisältää opinnäytteen aihetta koskevan pohdinnan ja esitetään työn tekijän ajatuksia työn tuloksista. Luvussa annetaan myös vaihtoehtoja ja ideoita mahdollisille jatkotutkimuksille opinnäytetyön aiheesta tai siihen liittyvistä asioista.

1.2 Aiheen rajaus ja aikaisemmat tutkimukset

Opinnäytetyön aihe on rajattu koskemaan palautuslentoja, mutta kokonaisuuden hahmottamiseksi työssä on käyty läpi myös palautuslentoa edeltävät toimenpiteet. Käytän opinnäytetyössäni aiheesta tehtyjä aiempia tutkimuksia, ja viittaan niihin asiantuntijahaastatteluiden ohella. Alempana listatut aiheesta aiemmin tehdyt tutkimukset toimivat tutkimusaiheittani tukevinä, ja vastaavat osittain esittämiini tutkimuskysymyksiin.

Aiheesta ei ole laajasti aikaisempaa tutkimustietoa, ja lentokone poliisin toimintaympäristönä on myös osittain aihealueena ongelmallinen, muun muassa toimivaltakysymysten vuoksi. Opinnäytteessä käydään aihetta läpi julkisen materiaalin kautta.

Aikaisempia tutkimuksia aiheesta:

- Kosonen, Mika 2021: Pakkokeinot lentoliikenteessä. Laurea-ammattikorkeakoulu. Liiketalouden koulutuksen opinnäytetyö.
- Starast, Natalia ja Svensk Julia 2020: Kielteisen päätöksen saaneiden turvapaikanhakijoiden palauttamisen estyminen kotimaahan. Poliisiammattikorkeakoulu. Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö.
- Raatikainen, Juho 2019: Poliisi maasta poistajana. Poliisiammattikorkeakoulu. Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö.

Mika Kosonen on avannut poliisin roolia lentokoneessa opinnäytetyössään Pakkokeinot lentoliikenteessä, ja pohdiskelee lyhyesti näkökulmia poliisilta pyydettyä virka-apuun ja sen ongelmiin lentokoneessa. Opinnäytetyö itsessään on tehty lentoliikennehenkilöstön käyttöön.

Natalia Starast ja Julia Svensk ovat opinnäytetyössään tutkineet yleisimpiä syitä palautusten epäonnistumiselle ja korostavat työssään yksittäisen poliisimiehen roolia palautuksen onnistumisessa, sekä huolellisuutta asiakirjojen ja esiselvitysten kanssa. Lisäksi opinnäytteessä sivutaan poliisimiesten koulutusta saattopartioitehtäville, sekä todetaan, että myös saattopartion johtajalle on omat kurssinsa.

Juho Raatikainen käy opinnäytetyössään läpi ne prosessit, jotka johtavat tai vaikuttavat karkotuspäätökseen ja tätä kautta palautuslentoon. Lisäksi opinnäytetyössä tarkastellaan ulkomaalaisvalvonnasta annettuja lakeja ja säännöksiä.

Tämä opinnäytetyö eroaa yllä olevista tutkimuksista siten, että siinä keskitytään tarkastelemaan itse palautuslentoja, niiden valmistelua sekä jälkitoimenpiteitä. Lisäksi opinnäytetyössä keskitytään aiheeseen poliisin näkökulmasta, eli siihen, kuinka itse poliisimiehet valmistautuvat palautuslentoihin ja kuinka suuri työmäärä yhteen palautuslentoon kulminoituu.

2 TUTKIMUKSEN TOTEUTTAMINEN

2.1 Tutkimuskysymykset

Opinnäytetyön tutkimuskysymykset ovat:

1. Miten palautuslennon valmistelu etenee?
2. Millainen koulutus saattopartiolla ja saattopartion johtajalla tulee olla?
3. Millaisia voimankäyttövälineitä palautuslennoilla käytetään?
4. Miten voidaan edesauttaa palautuslennon onnistumista?

2.2 Tutkimuksen tavoitteet

Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, mitä palautuslennon valmisteluun ja onnistumiseen vaaditaan ja voidaanko näitä mahdollisesti kehittää. Vastauksia haetaan asiantuntijahaastattelujen kautta, ja mahdolliset kehityskohteet nostetaan esille tutkimuksen lopussa johtopäätösten ja pohdinnan yhteydessä.

Tutkimuksessa on tavoiteltu vastauksia tutkimuskysymyksiin, jotka on listattu luvussa 2.1.

2.3 Tutkimusmenetelmä – kvalitatiivinen tutkimus

Opinnäytetyö on tutkimuksellinen ja siinä on käytetty kvalitatiivista, eli laadullista tutkimusmenetelmää. Laadullisessa tutkimuksessa tarkoituksena on ymmärtää jotain tiettyä ilmiötä, josta ei ole saatavissa täysin objektiivista tietoa, jolloin tuloksiin vaikuttavat myös yksilön omat käsitykset aiheesta. (Tuomi, Sarajärvi 2018, 25). Ilmiöstä halutaan selvittää mistä ilmiössä on kyse ja miten se toimii. Menetelmä on erityisen toimiva, kun halutaan tutkia kokonaisvaltaisesti jotain prosessia, kuten tässä opinnäytetyössä palautuslennoilla tapahtuvaa poliisityöskentelyä, sisältäen myös ennen ja jälkeen lentoa suoritettavat toimenpiteet. Aineistoa tulee kerätä niin paljon, että tutkimuskysymyksiin on saatu vastaukset. Aineistoa kerätään yleensä erilaisten haastattelujen avulla. (Kananen 2015, 71, 128, 132.)

Laadullisen tutkimuksen aineiston keruumuodoista tähän tutkimukseen valittu haastattelututkimus tarkoittaa kohdennettua haastattelua tilanteessa, jossa tiedetään, että haastateltavilla on kokemus tutkitavasta asiasta. Haastattelututkimus on keskustelu, jossa kysytään tietoja tietojen saamiseksi. Tutkimus on vuorovaikutteinen. Luokittelultaan tutkimus on puolistrukturoitu.

Ensisijainen tallennuskeino on äänittäminen, jonka lisäksi tehdään muistiinpanoja. Haastateltaville lähetetään ennakkoon haastattelukysymykset, jotka tosin saattavat elää haastattelun edetessä. Näin haastateltava voi valmistautua riittävän hyvin haastatteluun.

Haastattelupohja muuttui haastatteluiden tuoman uuden tiedon myötä ja eli osittain orgaanisesti haastattelun edetessä. Tältä osin esiin nousi myös yllättäviäkin asiakokonaisuuksia.

Haastateltavien työkokemus karkottamisesta ja palautuslennoista kartoitetaan.

Opinnäytetyön tarkoituksena on syventyä tutkittavaan asiaan asiantuntijahaastatteluiden avulla. Aiheesta ei löydy paljoa tietoa, joten haastattelut ovat paras ja tarkoituksenmukaisin keino saada yksityiskohtaista ja tarkkaa tietoa aiheesta (Kananen 2015, 143). Haastateltaviksi pyydettiin ihmisiä, jotka ovat työssään aiheen kanssa tekemisissä, ja siten aiheen asiantuntijoita. Haastateltavien määrä oli riittävä, sillä vastaukset olivat yhteneviä, eikä uusien henkilöiden haastattelu olisi luultavasti lisännyt itse palautuslentoihin liittyvää tietoa. Kokemuspohjaista aineistoa olisi toki saanut kartutettua lisäämällä haastateltavien määrää, mutta työn lopputulemaan se ei olisi vaikuttanut merkittävästi. Laadullisessa tutkimuksessa tutkimusaineiston määrää tärkeämpää on tutkimusaineiston laatu (Vilka 2015, 150).

Työn voidaan katsoa olevan myös lainopillinen, sillä suuri osa työn teoreettisesta taustasta on voimassa olevaa lainsäädäntöä. Lainopin keskeisimpänä tutkimusongelmana on selvittää, mikä on voimassa olevan oikeuden sisältö kulloinkin käsiteltävässä oikeusongelmassa. Lainoppi pyrkii myös antaman vastauksen kysymykseen, kuinka tilanteessa tulee toimia voimassa olevan oikeusjärjestyksen mukaan. Lainopin voidaan siis käsittää olevan keskeisiltä osiltaan oikeusjärjestyksen tutkimusta ja sisällön tulkintaa (Husa 2005, 13–14). Työn kohdassa 4 Lainsäädäntö, käydään läpi tärkeimmät palautuslentoja säätelevät lait ja avataan niiden tulkintaa.

Toivon, että tutkimuksen pohjalta voidaan jatkossa tehdä syventävämpiä opinnäytteitä esimerkiksi keskittyen yksityiskohtaisemmin lentokoneeseen poliisin toimintaympäristönä ja sen tuomiin haasteisiin poliisitoiminnan- ja taktiikan kannalta.

2.4 Aineiston hankinta ja haastateltavat

Luvussa 2.3 on kerrottu tutkimusmenetelmästä, joka on laadullinen perustuen asiantuntijahaastatteluihin. Opinnäytetyössä tutkimusaineisto on hankittu kolmella eri haastattelulla, joissa haastateltavana

ovat olleet poliisin ulkomaalaistoiminnon edustajia. Haastateltavat on tässä työssä nimetty kirjaimin A ja B anonymiteetin varmistamiseksi. Lisäksi opinnäytetyöhön on haastateltu kaupallisen lentoliikenteen kapteenina toimivaa henkilöä, jolla on kokemusta palautuslentoista palvelun tarjoajan näkökulmasta. Henkilö on nimetty opinnäytteessä kirjaimella C.

Poliisin edustajina haastateltiin: A ja B.

Kaupallisen lentoliikenteen matkustamomiehistön edustajana haastateltiin: C.

Haastatteluista kertyvä aineisto kirjoitettiin puhtaaksi, jonka jälkeen sitä analysoitiin. Saatu aineisto pelkistettiin hallittavampaan muotoon sisällönanalyysin avulla. Käydyistä haastatteluista valittiin kunkin haastateltavan erikoisosaamisaluetta koskeva aineisto, sekä vertailtiin mielipiteitä ja kokemuksia aiheesta. Haastateltavien vastausten perusteella voitiin vertailla tiedon paikkansapitävyyttä. Näin myös varmistettiin, että haastattelija ja haastateltava ovat molemmat käsittäneet läpikäytyt asiat samalla tavalla.

Tutkimuksessa hyödynnetään palautuslentoja hoitavien erikoisosaamista, jonka pohjalta opinnäytetyö on koostettu. Haastattelujen rinnalla avataan myös aihetta koskevaa lainsäädäntöä. Luotettavuus perustuu asiantuntijoiden oman alansa osaamiseen ja siitä saadun materiaalin jäsentelyyn. Luotettavuuden varmistamiseksi, haastateltavat henkilöt on valikoitu oman toimialueensa päällystöstä, joilla voidaan olettaa olevan kattavin kuva kyseisen alueen toiminnoista.

Koska haastateltaviksi valitut henkilöt ovat palautuksia päällystötasolla hoitavia, voidaan heidän asiantuntemuksensa olettaa olevan ensinnäkin luotettavaa ja toisekseen ajantasaista. Heidän lisäksi itse palautuslentoja hoitavia henkilöitä haastattelemalla saadaan kokonaiskuvaan mukaan vielä käytännön kokemus palautuksia koskien. Heillä on myös ensikäden tieto, ja koulutus, itse lentokoneessa ja lentokentällä tapahtuvista toiminnoista sekä dokumenttien käsittelystä.

2.5 Tutkimuksen eettisyys

Tutkimuksessa pyritään noudattamaan hyvää tieteellistä käytäntöä, mikä tarkoittaa rehellisyyttä, huolellisuutta ja tarkkuutta koko tutkimusprosessin ajan. Tutkimuksessa tulee noudattaa hyvää tieteellistä käytäntöä aivan sen alusta tutkimuksen tulosten esittämiseen ja niiden arviointiin asti. Tieteellisen tiedon on oltava luotettavaa. Tutkimuksen tekijöiltä odotetaan kykyä tutkimustiedon pätevyyden ja laadun arviointiin. (TENK 2012; Ronkainen ym. 2013).

Tutkimus toteutetaan asiantuntijahaastattelututkimuksena. Jokaista tutkimukseen osallistujaa kohdellaan haastatteluissa ja niitä edeltävissä keskusteluissa samalla tavalla ja kunnioittavasti.

Asiantuntijahaastatteluiden toteuttamista varten anotaan tutkimuslupaa poliisin henkilöstölle tehtäviin haastattelututkimuksiin. Kaikki haastatteluista kertyneet tiedot käsitellään luottamuksellisesti.

Tutkimusta tehdessä on huomioitava eettiset tekijät. Tutkimuksen on aina oltava luotettavaa ja eettisesti hyväksyttävää. Tämä tulee huomioitavaksi erityisesti silloin, kun tutkimuksen kohteena on ihminen. (Soininen 1995, 129.)

Tutkimukseen osallistuminen on aina vapaaehtoista. Tutkittava (tässä tapauksessa haastateltava) päättää aina itse siitä, haluaako hän osallistua tutkimukseen. Kieltäytyminen tutkimuksesta voi ilmetä pelkästään vastaamatta jättämisenä mahdolliseen haastattelupyyntöön. (Kananen, 2017, 194.)

Haastateltavat ovat antaneet suostumuksensa haastateltavaksi palautuslentoja koskien tutkijalle ennakoon. Halukkuudesta antaa asiantuntijahaastattelu on kysytty haastatelluilta ennakoon ja tutkimuskysymykset on annettu heille tutustuttavaksi hyvissä ajoin ennen haastattelun järjestämistä. Suostumusta ei ole otettu kirjallisena, vaan haastattelun kysymyksiin vastaaminen voidaan tulkita suostumukseksi. Haastateltavilla on mahdollisuus vastata haastatteluun nimettömänä tai anonyymisti.

Tutkittavien identiteetti ei heidän niin halutessaan saa olla lainkaan tunnistettavissa. Tutkimuksessa, jossa tutkittavat henkilöt haluavat pysyä nimettömänä, on mahdollista käyttää heidän tunnistimenansa, esimerkiksi numeroa tai erikseen keksittyä nimeä. Tutkittaville on syytä tuoda esille jo ennen varsinaista tutkimusta toimet, joilla tutkittavien anonyymiteetti varmistetaan. (Soininen 1995, 130.)

Haastatteluiden osalta on otettu huomioon anonyymiteettikysymys, ja haastateltaville on annettu mahdollisuus vastata kysymyksiin anonyymisti. Haastateltavien määrä on tutkimuksessa varsin pieni, joten pidän itse luonnollisempana ja vähemmän itse tutkimuskysymyksistä huomiota vieviä, jos tutkimuksen lukija keskittyy liiaksi, esimerkiksi haastateltavan henkilöllisyyteen. Haastateltaville annetaan mahdollisuus tarkistaa antamansa vastaukset ja tarkistaa niiden paikkansapitävyys ja vääristymättömyys, sekä ottaa kantaa tunnistettavuuskysymykseen.

Tutkittaville tulee aina antaa tutkimuksen tekijän yhteystiedot. Usein yhteystietojen lisäksi kerrotaan organisaatio, jota tutkimuksen tekijä edustaa sekä tutkimuksen ohjaava opettaja. Tutkimukseen osallistuville tulee kertoa, mihin heidän antamia tietoja käytetään ja miten tietoja käsitellään. Tutkimuksen tavoitteet ja tarkoitus ilmoitetaan ymmärrettävästi tutkimukseen osallistuville henkilöille. (Kananen 2017, 193–194.)

Ennen haastatteluja haastateltaville lähetetään sähköposti, johon on lisätty liitteenä tulevat haastattelukysymykset. Lisäksi ennen haastattelua heille kerrotaan suullisesti vielä haastattelun käyttötarkoitus

ja kerrataan tutkimuksen tavoitteet. Haastateltavat saivat viimeistään haastattelun päätyttyä tutkijan yhteystiedot.

Poliisihallinnon henkilöstön haastattelevien tutkimusta varten edellyttää tutkimuslupaa. (Ohje Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyön tutkimussuunnitelman tekemiseen tutkimusluvan hakua varten). Tutkimuksen tekijä haki tutkimusluvan poliisien haastatteluja varten Poliisiammattikorkeakoululta Poliisiammattikorkeakoulun ohjeistuksen mukaan ja se myönnettiin tutkijalle tammikuussa 2022.

Tutkijan tutkimuksessa keräämää aineistoa käsiteltiin luottamuksellisesti ja huolellisesti. Tietoja käsitelti ainoastaan tutkimuksen tekijä sekä mahdollisesti opinnäytetyön ohjaaja. Tutkimusaineistoa säilytettiin tutkimuslupapäätöksen ehtojen mukaisesti ja aineisto hävitettiin tutkimuksen valmistuttua.

3 PALAUTUSLENTOJEN PROSEDUURIT

3.1 Määritelmiä ja sanastoa

Alla on listattuna palautuslentoja koskevia keskeisimpiä käsitteitä. Käsite on avattu merkityksensä ja määritelmänsä osalta. Määritelmien avaamisen on tarkoitus selkeyttää opinnäytetyössä mainittuja keskeisimpiä termejä ja niiden eroja. Käsitteiden selitykset on poimittu Maahanmuuttoviraston Maastapoistamisohjeesta, Poliisihallituksen määräyksestä: Voimankäyttö lentoteitse tapahtuvassa maastapoistamis päätöksen täytäntöönpanossa sekä Poliisihallituksen määräyksestä: Ulkomaalaisen maastapoistamista koskevan päätöksen täytäntöönpanon vastuunjako. Palautuslennon määritelmä on kirjattu haastatteluiden pohjalta.

Palautuslento.

Kielteisen oleskelulupapäätöksen saaneen henkilön poistaminen maasta lentoteitse. Joko saattajien kanssa tai ilman. Nämä lennot voivat olla myös joko reittilentoja tai niin sanottuja charter, eli tilauslentoja.

Palautuslento on siis osa turvapaikkaprosessia, jossa viranomaiset järjestävät kielteisen turvapaikkapäätöksen saaneen henkilön takaisin lähtömaahansa.

Henkilö voidaan myös palauttaa viimeisimpään turvalliseen maahan, josta hän on saapunut Suomeen.

Pakkopalautus.

Laittomasti maassa oleskelevan tai karkotuspäätöksen saaneen henkilön poistaminen maasta poliisivoimin, jos hän ei poistu vapaaehtoisesti.

Karkottaminen.

Henkilö karkotetaan, jos hänellä on ollut oleskelulupa Suomeen, mutta jatko-oleskelulupa ei myönnetä. Poliisi tai rajavartiolaitos täytäntöönpanevat karkottamisen, eli maasta poistamisen. Yleensä määrätään myös maahantulokielto Schengen alueelle.

Käännyttäminen.

Jos henkilö saa oleskelulupa hakemukseensa kielteisen päätöksen, hänelle tehdään käännyttämispäätös. Henkilöllä on 30 päivää aikaa poistua maasta vapaaehtoisesti (Tällöin voi hakea vapaaehtoisen paluun tukea.) tai tulla poistetuksi poliisin tai rajavartiolaitoksen toimesta. Yleensä määrätään myös maahantulokielto Schengen alueelle.

Yhdenvertaisuusvaltuutettu.

Yhdenvertaisuusvaltuutettu on toiminnassaan itsenäinen ja riippumaton toimija, joka valvoo muun muassa palautuslentoja. Yhdenvertaisuusvaltuutetun tehtävä on Laissa yhdenvertaisuusvaltuutetusta 1 § toimia oikeusministeriön yhteydessä yhdenvertaisuuden edistämiseksi ja syrjinnän ehkäisemiseksi.

Saattaja.

Palautuslentojen hoitamiseen koulutettu poliisimies, joka vastaa palautettavan ja muiden lennolla olevien turvallisuudesta. Saattajien asettamisesta määrää päällystöön kuuluva poliisi tapauskohtaisen harkinnan mukaan, jota määrittää palautettavan taustat, sekä maastapoistopuhutuksen tulokset.

Saattopartion johtaja.

Esimiestasoisesti koulutettu saattaja. Hän kantaa vastuun saattotehtävän ajan. Lisäksi hän vastaa saattoraportin laatimisesta ja mahdollisesta voimakeinojen käyttämisestä.

Palautuskielto.

Palautuskielto määrää, että ketään ei saa palauttaa alueelle, jossa häntä uhkaa kuolemanrangaistus, kidutus, vaino tai muu epäinhimillinen tai ihmisarvoa loukkaava kohtelu.

3.2 Palautuslennon valmistelu

Haastatteleman Hämeen poliisilaitoksen palautuslentoja hoitava poliisi A kertoi palautuslennon valmistelusta näin: Palautuslennon valmistelu lähtee käyntiin, kun Suomessa oleskeleva ulkomaalainen saa kielteisen oleskelulupapäätöksen ja se annetaan hänelle tiedoksi.

Tästä käynnistyy palautuslennon valmistelu, joka pitää sisällään matkustusasiakirjojen tilaamisen, ilmoitukset lentoyhtiölle, ilmoitukset ja yhteydenotot kohdemaahan, sekä itse palautettavan henkilön asioiden järjestämisen Suomessa siten, että hänellä on ollut riittävästi aikaa valmistautua maasta poistumiseen sekä järjestää Suomessa olevaa omaisuuttaan koskevat asiat kuntoon.

Henkilö voidaan noutaa, yleensä joitakin päiviä ennen palautuslennon lähtöä, poliisin huostaan, jotta hän on tavoitettavissa, kun on aika suunnata kohti Helsinki-Vantaan lentokenttää. Pisimmillään säilöönotto voi kestää ulkomaalaislain 127§ mukaan vuoden, jos säilöön otettu ei tee yhteistyötä palauttamisen toteuttamiseksi tai kolmennelta valtiolta ei saada tarvittavia paluuasiakirjoja ja maastapoistamisen täytäntöönpano viivästyy näistä syistä. Säilöön ottamisen edellytykset löytyvät ulkomaalaislain 121§:stä.

Säilöönottoyksiköt sijaitsevat Joutsenossa, sekä Helsingissä, mutta lyhyempiin säilöönottoihin voidaan käyttää myös poliisin pidätystiloja, jos ulkomaalainen otetaan säilöön kaukana lähimmästä säilöönottoyksiköstä. Poliisin pidätystiloissa säilössä pitäminen saa kestää ulkomaalaislain 123 a § mukaan enintään neljä vuorokautta.

Saattopartio ja saatettava kuljetetaan lentokentälle usein poliisiautolla, josta heidät siirretään erityisreittiä turvatarkastuksen kautta terminaaliin lennon lähtöä odottamaan.



3.3 Toiminta terminaalissa ja lentokoneessa

Palautettava ja saattopartio saapuvat terminaaliin eri reittiä kuin matkustajat. Syitä tähän on useita, mutta yksi painavimmista on mahdollisesta yleisen järjestyksen ja turvallisuuden häiritsemisestä. Lisäksi mahdollisesti vastentahtoinen tai kahlittu palautettava ei aiheuta niin suurta hämmennystä ja epätoivottua huomiota, kun saattopartio ei kulje tavanomaisia matkustajareittejä pitkin.

Myöskään itse lentokoneeseen nousu ei tapahdu samanaikaisesti muiden matkustajien kanssa, vaan tähän on omat sääntönsä ja toimintatapansa, joihin ei tässä työssä pureuduta sen syvällisemmin. Yleisesti kaikki mahdollisuudet hämmennyksen aiheuttamiseen pyritään ehkäisemään ja välttämään ennalta.

Charter-lennot eroavat reittilennoista lähes kaikilta osin, sillä tällöin kyydissä on ainoastaan palautettavia saattajineen.

Tehtävän ja sivullisten turvaamiseksi on hyvä havaita mahdollisia konfliktipaikkoja ja näin välttää mahdolliset ongelmat jo etukäteen. Saattopartiolla mahdollisesti mukana olevat dokumentit kulkevat tiiviisti matkassa mukana. Kertoo Hämeen poliisissa työskentelevä poliisi A.

Lennoille saattaa nousta mukaan myös palautuslentojen sujumista valvovia yhdenvertaisuusvaltuutettuja, jotka tarkkailevat koko lennon ajan, kuinka poliisit suoriutuvat työtehtävästään palautuksen hoidossa lentokoneessa. He ovat itsenäisiä poliisista riippumattomia toimijoita, jotka toimivat yhdessä oikeusministeriön kanssa.



3.4 Voimankäyttö lentokoneessa

Voimankäytöstä lentokoneessa säädetään Poliisihallituksen määräyksessä: Voimankäyttö lentoteitse tapahtuvassa maastapoistamispäätöksen täytäntöönpanossa, POL-2018-15326.

Poliisin erikoisvälineistä palautuslennoilla kerrotaan lyhyesti Satakunnan Kansassa vuonna 2018 julkaistussa artikkelissa: Voit joutua itse ulos lentokoneesta, jos koitat häiritä laittomasti maassa olevien palautusta kotimaahansa. Artikkelissa esitellään välineitä, joilla maasta poistettava saadaan tarvittaessa pysymään paikoillaan. Kokonaisvaltaisin näistä on niin kutsuttu bodycuff, jolla asiakkaan raajojen liikkeitä saadaan tarvittaessa rajoitettua. Lisäksi tilaisuudessa oli esillä myös poliisin käyttämä sylkyhuppu, jota voidaan myös käyttää tarvittaessa, jos palautettava sylkee tai uhkaa sylkeä saattajien tai kanssamatkustajien päälle. Myös näiden välineiden käyttö ennalta ehkäisevästi on mahdollista ja se perustuu henkilöstä tehtyyn riskiarvioon.

Artikkelissa kerrotaan, että voimakeinoihin tarvitsee turvautua todella harvoin. Esimerkiksi vuonna 2017 suoritetuista saattamalla suoritetuista 550 palautuksesta vain parissa prosentissa jouduttiin käyttämään voimakeinoja.

Lisäksi Ylen artikkelissa Palautuslentojen valvojat: Ei tietoa oloista, joihin palautettavat turvapaikanhakijat joutuvat, vuodelta 2017 kerrotaan millaisia voimakeinoja palautustehtävillä ei saa käyttää. Poliisin tulee ensisijaisesti saada tilanteet laukeamaan puhumalla, puhejudolla. Tietyt voimankäyttötekniikat eli sellaiset, jotka jollain tavoin vaikeuttavat hengitystä, ovat ehdottomasti kiellettyjä. Taustana

on mm. se, että vuodesta 1991 lähtien Euroopan palautuslentoilla on raportoitu 17 kuolemantapausta. Suuri osa on tapahtunut nimenomaan virheellisestä voimankäytöstä johtuvasta tukehtumisesta.

Artikkelissa käsitellään myös palautettavan asiakkaan lääkitystä, josta kerrotaan, että on huolehdittava, että ihminen saa sairauksiensa hoitoon tarvitsemansa lääkkeet, mutta lääkityksen käyttäminen tahdonvastaisesti palautusta helpottamaan, on kielletty. Rauhoittavia lääkkeitä saa käyttää ainoastaan maasta poistettavan suostumuksella. Huutavan ja vastustavan ihmisen hengitystä ei saa estää, eikä suuta peittää.

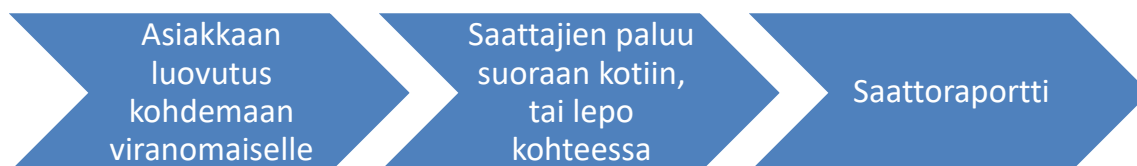
Kaikki poikkeustilanteet palautuslennon kulussa, voimakeinojen käyttö mukaan lukien, raportoidaan Helsingin ulkomaalaisyksikölle, joka puolestaan jakaa raportit eteenpäin Poliisihallitukselle.

3.5 Saapuminen kohdemaahan

Poliisi A kertoi haastattelussaan kohdemaahan saapumisesta, että yleensä heitä on jo portilla vastassa kohdemaan viranomainen, jolle saattajat luovuttavat palautettavan. Tämän jälkeen heidän velvollisuutensa on vielä laatia saatosta raportti, joka lähetetään Helsingin ulkomaalaisyksikölle. Raportissa kuvataan palautuksen kulku ja mahdolliset ongelmatilanteet.

Raportti kirjoitetaan usein vasta Suomeen palatessa.

Tämän jälkeen saattajat joko jäävät kohdemaahan lepäämään, jos lento on ollut niin pitkä, ettei heillä ole mahdollisuutta lentää takaisin Suomeen, tai lentävät lähimpään turvalliseen maahan viettämään lepoa. Lyhyillä Euroopan sisäisillä lennoilla saattajat palaavat yleensä takaisin Suomeen saman päivän aikana seuraavalla mahdollisella lennolla.



3.6 Palautuslennon jälkitoimenpiteet

Palautuslentojen jälkitoimenpiteenä on edellä mainitun saattoraportin laatiminen, joka palautetaan Helsingin poliisin ulkomaalaisyksikölle. Saattoraportin laatimisesta säädetään Poliisihallituksen määräyksessä: Ulkomaalaisen maasta poistamista koskevan päätöksen täytäntöönpanon vastuunjako, POL-2017-5403.

4 LAINSÄÄDÄNTÖ

Palautuslentoja koskevaa lainsäädäntöä löytyy useamman lain takaa ja näistä tulee olla perillä. Lisäksi aiheesta on runsaasti Poliisihallituksen ja Maahanmuuttoviraston ohjeita ja määräyksiä, joita käydään läpi kohdassa 3, Palautuslentojen proseduurit.

Työssä on nostettu esiin keskeisimmät säännökset, jotka määrittelevät palautuslentojen etenemistä ja huomioon otettavia seikkoja. Yksi suurimmista ja tärkeimmistä taustalla vaikuttavista laeista on Suomen perustuslaissa säädetyt perusoikeudet. Lisäksi maasta poistamisesta säädetään useissa EU- ja Schengen-säännöissä. Näitä avataan selkeästi Maahanmuuttoviraston maastapoistamisohjeessa, jossa on käyty läpi maastapoistamismenettelyä ja päätöksentekoa ohjaavat normit.

4.1 Suomen perustuslaki (731/1999)

Suomen perustuslain 2 §:ssä ilmaistun oikeusvaltioperiaatteen mukaisesti julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin. Kaikessa julkisessa toiminnassa on noudatettava tarkoin lakia.

Perustuslain 21 § 1 mom. mukaan jokaisella on oikeus saada asiansa käsitellyksi asianmukaisesti ja ilman aiheetonta viivytystä lain mukaan toimivaltaisessa tuomioistuimessa tai muussa viranomaisessa sekä oikeus saada oikeuksiaan ja velvollisuuksiaan koskeva päätös tuomioistuimen tai muun riippumattoman lainkäyttöelimen käsiteltäväksi. Perustuslain 22 §:ssä säädetään, että julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien toteutuminen.

Viranomaisten ja yksittäisten virkamiesten on julkista valtaa käyttäessään noudatettava tarkoin lakia. Lähtökohtana voidaan pitää sitä, että perustuslakia alempi lainsäädäntö, menettelyä ja aineellista päätöksentekoa ohjaava lainsäädäntö toteuttaa perustuslain vaatimukset.

Perustuslain 9 § 4 mom. mukaan ulkomaalaista ei saa karkottaa, luovuttaa tai palauttaa, jos häntä uhkaa kuolemanrangaistus, kidutus tai muu ihmisarvoa loukkaava kohtelu.

4.2 Hallintolaki (434/2003)

Maastapoistamisasioiden päätöksentekomenettely on hallintomenettelyä. Hallintolaki (434/2003) on yleislaki, jota sovelletaan hallintoasioiden käsittelyyn ja menettelyyn viranomaisissa. Hallintolain tarkoituksena on muun ohella toteuttaa ja edistää hyvää hallintoa sekä oikeusturvaa hallintoasioissa. Hallintolakia sovelletaan hallintoasioihin yleislakina. Hallintolain 5 § 1 mom. mukaisesti sovelletaan muun lain säännöksiä hallintolain asemasta, jos ne poikkeavat hallintolaista. Ulkomaalaislaissa on menettelyä koskevia erityissäännöksiä.

Ulkomaalaislain menettelyä koskevia säännöksiä sovelletaan näin ollen ensisijaisina suhteessa hallintolain säännöksiin. Ulkomaalaislaki on tältä osin erityislaki. Siltä osin kuin jostakin kysymyksestä ei säädetä ulkomaalaislaissa, noudatetaan hallintolain säännöksiä. Ulkomaalaislaissa on menettelysäännöksiä maastapoistamisasian vireilletulosta, selvittämisestä (kuulemisvelvoitteet), tiedoksiantosta, päätösten täytäntöönpanosta sekä muutoksenhausta ja täytäntöönpanokelpoisuudesta.

Hallintolain 31 § 1 mom. mukaan viranomaisen on huolehdittava asian riittävästä ja asianmukaisesta selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset. Käännyttämisessä ja karkottamisessa on kyse viranomaisaloitteisesta asiasta, jolloin selvityksen hankkiminen kuuluu viranomaiselle. Lähtökohtana voidaan pitää sitä, että asianosainen kuulemisen yhteydessä itse vetoaa niihin seikkoihin, jotka voivat muodostaa palautuskiellon tarkoittamat olosuhteet. Käännyttämisestä ja karkottamisesta päättävän virkamiehen on oltava selvillä kohdemaan poliittisesta ja ihmisoikeustilanteesta niin, että hän pystyy asianosaisen esittämän selvityksen perusteella toteamaan, ettei käännyttäminen tai karkottaminen riko palautuskieltoa.

4.3 Ulkomaalaislaki (304/2004)

Ulkomaalaislain yhdeksännessä luvussa säädetään maasta poistamisesta ja säädetään maasta poistamista koskevista yhteisistä säännöksistä, joihin jo kohdassa 4.2. tartuttiin.

Laissa käydään läpi maasta poistamisen täyttymisen edellytykset, sekä siihen liittyvät ulkomaalaisen oikeudet.

Kohdassa 147 b §: Lentoteitse tapahtuva maasta poistaminen, säädetään, että lentoteitse tapahtuvan maasta poistamisen aikana on otettava huomioon yhteisten lentojen järjestämisestä henkilökohtaisten maastapoistamispäätöksen saaneiden kolmansien maiden kansalaisten poistamiseksi kahden tai useamman jäsenvaltion alueelta annetun neuvoston päätöksen 2004/573/EY liitteenä olevat yhteiset ohjeet, jotka koskevat lentoteitse tapahtuvaan yhteiseen maasta poistamiseen sovellettavia turvallisuusmääräyksiä.

Ulkomaalaislain 146 §:ssä säädetään käännyttämis- ja karkottamis- sekä maahantulokiellon määrittämisestä koskevilla päätöksillä tehtävästä kokonaisharkinnasta. Päätösharkinnassa on otettava huomioon päätöksen perusteena olevat seikat sekä asiaan muutoin vaikuttavat seikat ja olot kokonaisuudessaan. Harkinnassa on erityisesti kiinnitettävä huomiota lapsen etuun ja perhe-elämän suojaan.

Harkinnassa muutoin huomioon otettavia seikkoja ovat ulkomaalaisen maassa oleskelun pituus ja tarkoitus sekä ulkomaalaiselle myönnetyn oleskeluluvan luonne ja hänen siteensä Suomeen. Jos kääntäminen tai maasta karkottaminen taikka siihen liittyvä maahantulokiello perustuisi ulkomaalaisen rikolliseen toimintaan, on otettava huomioon teon vakavuus sekä yleiselle tai yksityiselle turvallisuudelle aiheutunut haitta, vahinko tai vaara.

Kokonaisharkinta tarkoittaa yksittäistapauksellista punnintaa, jossa otetaan yhtäältä huomioon ne seikat ja olosuhteet, jotka puoltavat maasta poistamista eli lain mukaiset perusteet ja niihin liittyvät yksittäistapaukselliset olosuhteet, ja toisaalta ne seikat, jotka puhuvat ulkomaalaisen maasta poistamista vastaan.

4.4 Poliisilaki (872/2011)

Poliisilaki (872/2011) määrittää ja sääntelee poliisin toimintaa. Lain 1 luvun 1 §:ssä säädetään poliisin pääasiallisista tehtävistä, joita ovat:

- 1. oikeus- ja yhteiskuntajärjestyksen turvaaminen,*
- 2. yleisen järjestyksen ja turvallisuuden ylläpitäminen,*
- 3. kansallisen turvallisuuden suojaaminen sekä*
- 4. rikosten ennalta ehkäiseminen, paljastaminen, selvittäminen ja syyteharkintaan saattaminen.*

Poliisilain 1 luvun 2 §:n mukaisesti poliisin on kunnioitettava perusoikeuksia ja ihmisoikeuksia sekä toimivaltuuksia käyttäessään valittava perusteltavissa olevista vaihtoehdoista se, joka parhaiten edistää näiden oikeuksien toteutumista.

Poliisilain 1 luvun 6 §:n mukaan poliisin on toimittava asiallisesti ja puolueettomasti sekä yhdenvertaista kohtelua ja sovinnollisuutta edistäen. Lisäksi poliisin toimenpiteet on poliisilain 1 luvun 4 §:n mukaisesti suoritettava puuttumatta enempää kenenkään oikeuksiin sekä aiheuttamatta suurempaa vahinkoa tai haittaa kuin on välttämätöntä tehtävän suorittamiseksi.

Poliisilain 1 luvun 3 §:n mukaisesti toimenpiteiden on oltava perusteltuja suhteessa tehtävän tärkeyteen ja kiireellisyyteen sekä tilanteen kokonaisarviointiin vaikuttaviin seikkoihin.

Mikäli maasta poistettava ulkomaalainen pyrkii vastarinnalla estämään maasta poistamisen täytäntöönpanon suorittamisen, tulee mahdollisten voimakeinojen käytössä ottaa huomioon poliisilain 2 luvun 17 §:ssä ilmenevät poliisin voimakeinojen käyttöä koskevat periaatteet, joita ovat tehtävän tärkeys ja kiireellisyys, vastarinnan vaarallisuus, sekä käytettävissä olevat voimavarat ja muut tilanteen kokonaisarviointiin vaikuttavat seikat.

Palautuslennoilla on usein paljon siviilejä seuraamassa poliisin toimintaa, ja myös erityisesti tästä syystä on tärkeää pitää mielessä poliisilain 1 luvun pykälissä 2–6 määritellyt poliisitoimintaa ohjaavat periaatteet: Perusoikeuksien ja ihmisoikeuksien kunnioittaminen, suhteellisuusperiaate, vähimmän haitan periaate, tarkoitussidonnaisuuden periaate sekä tehtävien hoito ja tärkeysjärjestys. Lisäksi joillekin lennoille tulee mukaan yhdenvertaisuusvaltuutettuja, jotka myös valvovat osaltaan poliisin toimintaa palautuslennoilla ja niiden onnistumista kokonaisuudessaan.

Poliisilain 9 luvun 1 § säädetään poliisin antamasta virka-apusta. Käytännössä virka-apu tilanne voi tulla vastaan, jos esimerkiksi lentokoneen kapteeni näin pyytää. Näissä tapauksissa on lähes mahdollista pyytää päätöstä virka-apun antamisesta päällystään kuuluvalta poliisimieheltä, sillä lentokone on viestiliikenteen kannalta haasteellinen ympäristö. Mika Kosonen kävi myös lyhyesti läpi poliisin antamaa virka-apua ja sen lainsäädännöllisiä kiemuroita opinnäytetyössään Pakkokeinot lentoliikenteessä.

4.5 Neuvoston päätös yhteisten lentojen järjestämisestä henkilökohtaisen maastapoistamispäätöksen saaneiden kolmansien maiden kansalaisten kesken (2004/573/EY)

Tämä säädös on EU tasoinen laki, jossa ohjeistetaan yhteisten lentojen järjestämisestä jäsenvaltioiden kesken. Säädöksessä otetaan kantaa järjestävän valtion ja kauttakulkumaiden vastuisiin ja velvollisuuksiin, sekä otetaan kantaa saattajana toimivien henkilöiden koulutusvaatimuksista, sekä muista toivottavista piirteistä.

Säädöksessä käydään yksityiskohtaisesti läpi kunkin jäsenen vastuut, jopa koneeseen sijoittelun tasolla. Käytännössä kyseessä on siis niin kutsuttuja charter lentoja koskeva päätös.

4.6 Ilmailulaki (864/2014)

Ilmailulaissa säädetään, että ilma-aluksen päälliköllä on ilma-aluksen ylin käskyvalta. Järjestyksen, turvallisuuden tai muun välttämättömän syyn vaatiessa päälliköllä on oikeus olla ottamatta ilma-alukseen ja pakottavista syistä poistaa siitä ennen lähtöä tai, jos ilma-alus on lennolla, ensimmäisessä sopivassa laskupaikassa miehistön jäsen, matkustaja tai tavara.

Ilma-aluksen päällikkö vastaa aina lennon turvallisuudesta, joten hän voi poistaa tai päättää olla ottamatta palautettavaa henkilöä saattojoukkoineen mukaan lennolle.

Ilma-aluksen päällikölle on myös viipymättä ilmoitettava, mikäli saattajat joutuvat käyttämään voimaa saatettavan väkivaltaisen käytöksen hillitsemiseksi.

Ilmailuala on äärimmäisen turvallisuuskriittinen alue, ja kaikki lentoteitse kuljetettavat vaaralliset, tai lentoturvallisuudelle potentiaalisesti vaaraa aiheuttavat aineet, esineet ja henkilöt tulee saattaa lentoturvallisuushallinnon, lentoyhtiön ja ilma-aluksen päällikön tietoon. Poliisihallinnon määräyksessä voimankäytöstä lentoteitse tapahtuvassa maastapoistamispäätöksen täytäntöönpanossa korostetaan ilma-aluksen päällikön roolia ylimmän käskyvallan käyttäjänä.

4.7 Laki säilöön otettujen ulkomaalaisten kohtelusta ja säilöönottoyksiköstä (116/2002)

Laissa säilöön otettujen ulkomaalaisten kohtelusta säädetään muun muassa säilöönoton pituudesta ja sijoituspaikasta.

4.8 Keskeisimmät kansainvälisoikeudelliset normit

1.8.1. EU-säännökset

Ulkomaalaisasioissa on huomioitava EU-säännösten vaikutukset kansallisen lainsäädännön osalta, sillä palautustoiminta on kansainvälistä toimintaa. Näillä varmistetaan EU:n alueella yhteinäiset säännöt palautustoiminnan suhteen, vaikka maakohtainen lainsäädäntö olisikin eroavaa. Tämän ansioista palautuslentoja ja -toimintaa koskevat proseduurit ovat kaikille EU:n sisällä toimiville virkamiehille ja palautettaville samat. EU-säännöksissä otetaan kantaa, myös erityisesti välittömään oikeusvaikutukseen ja tulkintavaikutukseen, jotka asettavat velvoitteita kansallisen tuomioistuimen lisäksi myös muille kansallisille lainsoveltajille. Välitön oikeusvaikutus tarkoittaa esimerkiksi sitä, että jos EU-oikeuden instrumenteilla, asetuksilla ja direktiiveillä, luodaan oikeuksia yksityisille, he voivat vedota niihin (jäsenvaltiota vastaan) suoraan, riippumatta siitä, miten direktiivi on pantu kansallisesti täytäntöön.

Tulkintavaikutus tarkoittaa sitä, että kansallista oikeutta on tulkittava mahdollisimman pitkälle EU-oikeuden kanssa yhteensopivalla tavalla.

1.8.2. Schengen säännöt

Maahanmuuttoviraston maastapoistamisohjeessa Schengen säännöillä tarkoitetaan Schengenin rajasäännöstöä, säännöstöä ja Schengen neuvottelua.

Yksinkertaistetusti näillä tarkoitetaan Schengenin yleissopimusta rajatarkastuksista yhteisillä rajoilla, eli niin sanottua vapaata liikkumisaluetta ja sen säännöstön huomioimista.

Schengen neuvottelussa taas käsitellään neuvottelusta tilanteesta jossa toinen osapuoli harkitsee antavansa oleskeluluvan alueelleen, kun toinen sopimuspuoli on määrännyt hänet maahantuloikieltoon. Tässä tapauksessa tulee osapuolien harkittavaksi oleskeluluvan kieltämisen tai myöntämisen syyt. Lupa voidaan myöntää vain painavista syistä.

Neuvottelu tulee kyseeseen myös silloin, jos jonkin sopimuspuolen voimassa olevan oleskeluluvan haltija määrätään maahantuloikieltoon. Tällöin konsultoidaan luvan myöntänyttä osapuolta maahantuloikiellon määräämisen perusteista, jonka jälkeen joko perutaan tai asetetaan kieltö voimaan.

4.8.3 Euroopan ihmisoikeussopimus ja Euroopan ihmisoikeustuomioistuin

Euroopan ihmisoikeussopimus on yleissopimus ihmisoikeuksien ja perusvapauksien suojaamiseksi, jonka Suomi on ratifioinut 10.5.1990. Ihmisoikeussopimus asettaa velvollisuuksia yksinomaan valtiolle, ei yksityisille oikeussubjekteille. Sopimusmääräykset sitovat viranomais- ja tuomioistuintoimintaa.

Euroopan ihmisoikeussopimuksen (jäljempänä EIOS) 3 artiklan kidutuksen, epäinhimilliseen tai halventavan kohtelun kiellolla sekä 8 artiklan mukaisella perhe-elämän suojalla on keskeinen merkitys ulkomaalaisasioissa ja erityisesti maasta poistamisen kannalta. Näiden sopimusmääräysten tulkintaa ohjaavat soveltuvin osin Euroopan ihmisoikeustuomioistuimen (jäljempänä EIT) ratkaisut.

Ihmisoikeussopimuksen kansainvälinen valvontajärjestelmä perustuu yksilön oikeudelle valittaa väitetyistä sopimusrikkomuksista EIT:lle. Lähtökohtaisesti EIT:een tehtävällä valituksella ei ole valituksen kohteena olevan kotimaisen päätöksen täytäntöönpanoa lykkäävää vaikutusta. EIT:n vakiintuneen päätöskäytännön mukaan sopimusvaltion on kuitenkin katsottu rikkoneen sopimusvelvoitteitaan jo sillä, että se ei ole noudattanut sille asetettua täytäntöönpanokieltä ja tällöin uhkaa tapahtua ”peruuttamatonta vahinkoa”.

Lisäksi keskeisimpien kansainvälisten normien joukkoon kuuluu muun muassa oikeus hakea turvapaikkaa ja palauttamiskiello, joiden mukaan palautettava ei saa joutua vaaraan tai vainottavaksi tai siirtää sellaiselle alueelle, josta hänet voitaisiin lähettää sellaiselle alueelle.

Myös Euroopan neuvoston ihmiskaupan vastainen yleissopimuksen 10 artikla velvoittaa varmistamaan, ettei henkilö ole ihmiskaupan uhri, ennen maastapoistamispäätöksen täytäntöönpanoa.

Lisäksi maastapoistamisharkinnassa on otettava huomioon EIOS 8 artiklan mukaisesti perhe-elämän suoja, sekä otettava huomioon lapsen etu, josta on säädetty lapsen oikeuksista annetussa yleissopimuksessa.

5. HAASTATTELUT JA NIIDEN TULOKSET

5.1. Haastateltavien tausta ja kokemus palautuslennoista

Haastattelemani henkilöt ovat työskennelleet poliisissa laajalti eri tehtävissä ja eri laitoksilla. Poliisi A on työskennellyt ulkomaalaispuolella Hämeen-Poliisilaitoksella noin vuodesta 2010 ja poliisi B suoritti palautuslentoja Helsingin poliisilaitoksen alaisuudessa, joista kokemusta kertyi noin vuoden ajalta.

Lentävän henkilökunnan edustajana haastateltu kapteeni on toiminut lentotyössä 25 vuotta, joista 8 vuotta erilaisissa vastuutehtävissä. Työkokemusta häneltä löytyy useamman lentoyhtiön alaisuudesta. Varsinaisia palautuslentoja hänelle sattuu kohdalle satunnaisesti.

Jo haastattelupyynnöitä lähettäessäni esiin nousi suurimpana empimistä aiheuttavana asiana aiheen sensitiivisyys. Maasta poistaminen käsitteenä -ja käytännössä on varoen lähestytty aihe, koska kyseisen hallintopäätöksen toteuttaminen tarkoittaa sitä, että jonkun elämä muuttuu todella radikaalisti ja toisinaan pakolla.

Haastatteluissa nousi korostetusti esiin se, että palautusten järjestäminen on haastavaa, tarkkaa ja nopeaa reagoimiskykyä vaativaa työtä, jonka pienimpienkin muutoseikkojen on oltava hallussa. Haastateltavat korostivat sitä, että kyseessä on hallinnollinen toimenpide, jossa toimintaa määrittää päätöksen täytäntöönpanokelpoisuus ja lainvoimaisuus.

En ehtinyt haastatella aikataulullisista syistä Helsingin poliisilaitoksen maasta poistamisen erikoisyksikön poliisia, joten näkemys siltä osin jäi puuttumaan.

Maasta poistamisen suhteen toimintakentän hallintaa vaikeuttaa poliisin näkökulmasta se, että kielteisen turvapaikka- tai oleskelulupapäätöksen saanut voi jättää heti uuden turvapaikkahakemuksen mahdollisen muuttuneen uhkatilanteen vuoksi kohdemaassa. Jokainen hakemus on käsiteltävä ja henkeen ja terveyteen kohdistuvat mahdolliset uudet uhat on arvioitava joka hakemuksen kohdalla uudelleen. Nämä prosessit ovat pitkiä ja työläitä ja tekevät palautustoiminnasta vastuussa olevien poliisien hallinnollisen päätöksen toimeenpanemisesta usein vaikeaa. Kuitenkin mahdollisuus henkeen ja terveyteen kohdistuvaan uhkaan on aina arvioitava aiheeseen liittyvän lainsäädännön mukaisesti, eikä ketään saa palauttaa alueelle, jossa palautettava voi joutua vaaraan tai vainottavaksi, tai alueelle, josta hänet voitaisiin siirtää sellaiselle alueelle. Tätä kutsutaan palauttamiskielloksi.

5.2. Maastapoistopuhuttelu käytännössä

Kun päätös karkottamisesta tulee täytäntöönpanokelpoiseksi ja siten lainvoimaiseksi, asiakas otetaan maastapoistopuhutteluun, jossa arvioidaan henkilön omaehtoisen maastapoistumisen mahdollisuutta ja tätä kautta poliisin saattotarvetta. Tämän puhutuksen yhteydessä henkilöä ohjeistetaan Suomessa olevan omaisuuden osalta tarpeellisiin toimenpiteisiin ja kerrotaan kuinka maastapoistaminen tullaan toimeenpanemaan. Palauttamisen ajankohtaa palautettava ei usein saa vielä kuulla tässä vaiheessa.

Jos voidaan olettaa, että henkilö koittaa välttää tai pakoilla maastapoistamistoimenpidettä, henkilö voidaan ottaa säilöön ulkomaalaislain perusteella enimmillään vuodeksi, jolloin asiakas käy kahden viikon välein käräjäoikeuden istunnolla, jossa säilöönpanon tarvetta arvioidaan. Yleensä säilöönottoaika on käytännössä kuitenkin korkeintaan noin kahden viikon pituinen. Asiakas voidaan määrätä myös ilmoittautumaan poliisille sovitun aikataulun mukaisesti. Tällä poliisi valvoo, että palautettava on yhä tavoitettavissa ja poliisi pystyy reagoimaan, jos henkilö ei ilmaannu sovittuihin tapaamisiin. Asiakas saa tietää lähtöpäivän yleensä noin viikko – kaksi ennen, jotta asiakas ehtii hoitaa asiansa kuntoon ennen maasta poistamista.

Maastapoistopuhuttelu pyritään pitämään aina mahdollisimman pian kielteisen päätöksen saaneelle. Syynä tähän on haastateltujen poliisien mukaan se, että asiakkaalla on riittävästi aikaa hoitaa asiansa kuntoon Suomessa. Kuten tehdä tarvittavat toimenpiteet Suomessa sijaitsevaa omaisuuttaan koskien siten, että henkilö on valmis lähtemään määrätynä päivänä.

5.3. Palautuslentojen käytännöt

Poliisi A kertoo palautuslentojen valmisteluista, että käytännössä poliisilaitokset hoitavat aina omat palautettavansa. Laitokselle palautus maksaa saattotehtävälle lähtevien poliisien palkan. Matkaliput tilataan yhteistyökumppaneiden kautta, jotka laskuttavat liput edelleen. Haastatteluissa ei käynyt ilmi, kenelle lasku lipuista menee. Epäonnistuneesta palautuksesta ei laskuteta, vaan liput hyvitetään, jos lennolle ei päästä. Ainoastaan niissä tapauksissa, joissa lentoon lähtö peruuntuu, lankeaa täysi lentolippujen hinta maksettavaksi.

Poliisi A kertoo myös lentoyhtiökohtaisista eroista palautettavia koskien. Jotkin lentoyhtiöt eivät ota palautettavia ilman saattajia ollenkaan, ja joidenkin kanssa yhteistyö sujuu hyvinkin jouhevasti. Myöskin koneesta poistetaan lentoyhtiöittäin vaihtelevasti ja poliisi A:n kokemuksen mukaan erot poistamisherkkydessä ovat huomattavia.

Saattajat valitaan saattoryhmästä halukkuuden ja irrotettavuuden perusteella. Myös palautettavan henkilön sukupuolella on merkitystä saattajien valinnassa, sillä naispuolisille palautettaville otetaan saattopartioon mukaan ainakin yksi naiskonstaapeli.

Keskimäärin saattoryhmässä olevat poliisit tekevät 1–5 saattoa vuodessa. Sekä A että B poliisit olivat sitä mieltä, että tehtävässä tulisi olla rutiinia. Stressitekijät ovat poliisi A:n mielestä samat, kuin päivittäisessä kenttätoiminnassa, mutta poliisi B koki saattamisen osaltaan stressaavampana, koska saattotehtävällä joutuu olemaan koko ajan korkeassa vireystilassa, valmiina reagoimaan. Poliisi A totesi, että saatoissakin on tapauskohtaisia eroja, jotkin palautettavat ovat haastavampia kuin toiset. Stressaavimmiksi koettiin vaihtolentojen siirtymät.

Saattopartio kootaan siinä vaiheessa, kun saattamalla tehty maastapoisto varmistuu toteutettavaksi. Yleensä heillä on noin kahdesta viikosta muutamaan päivään aikaa ilmoittautua mukaan saattotehtävälle. Jos saattajia ei löydy oman laitoksen saattoringistä tarpeeksi, otetaan puuttuvat partionjäsenet Helsingin miesvahvuudesta.

Tämän jälkeen palautettava noudetaan joko kotoaan tai säilöönottoyksiköstä tarvittavine matkatavaroineen ja matka poliisiautolla kohti lentokenttää voi alkaa.

Palautettava ja tämän matkatavarat turvatarkastetaan normaalisti ennen terminaaliin pääsyä ja hänet viedään koneeseen eri reittiä tavallisten matkustajien kanssa. Palautettavalla saattaa olla päällään jo koneeseen noustessa ns. bodycuff, jolla palautettavan liikkeitä voidaan rajoittaa, jos tämä alkaa osoittaa vastarintaa lennolla.

Palautettavien lääkittynä lennättäminen, suukapulointi tai saattajan käden vieminen saatettavan suun tai hengitysteiden eteen on kielletty Euroopan ihmisoikeussopimuksen nojalla.

Satakunnan kansassa 3.4.2018 julkaistussa artikkelissa esitellään erilaisia lentokoneessa tarvittaessa käytettäviä välineitä, joilla maasta poistettava saadaan pysymään aloillaan. Näitä välineitä ovat bodycuffin lisäksi esimerkiksi sylkyhuppu, jolla ei varsinaisesti vaikuteta paikoillaan pysymiseen, vaan huppu estää nimensä mukaisesti sylkemisen, pimentämättä kuitenkaan käyttäjän näkökenttää tai haittaamatta hengitystä. Lisäksi lentokoneessa on saatavilla erilaisia sidontaan tai rajoittamiseen soveltuvia välineitä, jos tilanne niin vaatii.

Poliisi B kertoi, että Charter, eli tilauslennot ovat poliisin työn kannalta stressittömämpiä, koska palautuksen yhteydessä ei tarvitse ottaa siviilejä huomioon ja koneessa on reilusti poliiseja palautettaviin nähden. Lisäksi näillä lennoilla on usein myös enemmän tilaa ja mahdollisuus ottaa kyytiin useampia palautettavia. Täten kyydissä on myös määrällisesti enemmän poliiseja, kuin reittilennolle olisi mahdollista ottaa, joka osaltaan lisää palautuslennon turvallisuutta. Charter lennot ovat myös toimintavarmimpia terminaali toiminnan ja turvatarkastusten osalta, sillä ne voidaan hoitaa erillisessä omassa yksikössään.

Näiden lentojen haittapuolena on organisoinnin vaikeus, varsinkin Euroopan sisäisten yhteislentojen osalta. Muiden maiden lyhyemmät säilöönnottoajat hankaloittavat palautettavien kyytiin saamista lyhyiden aikaikkunoiden vuoksi. Lisäksi tilauslennot ovat huomattavasti kalliimpia reittilentoihin verrattuna.

Charter lentojen suurin ongelma on niiden kallis hinta ja organisoinnin kömpelyys, mutta muutoin kokemus charter-lennoista oli hyvä. Tarkoituksenmukaisinta olisi koostaa Euroopan sisäisiä koontilentoja, mutta lyhyen palautusaikaikkunan lisäksi, eri maiden lainsäädännölliset erot vaikeuttavat näiden toteuttamista käytännössä.

5.4. Palautuslennon epäonnistuminen

Palautukset epäonnistuvat poliisi A:n arvion mukaan noin joka viides kerta. Syytä näihin on useita, mutta yleisin on, että koneeseen nousussa menee jokin pieleen ja tämän vuoksi saattopartio saatettavineen ei pääse lainkaan mukaan koneeseen. Lisäksi joskus käy myös niin, että saatettava huutaa itsensä ulos koneesta, mutta näiden osuus vähäisempi.

Palautus voi epäonnistua myös kauttakulkumaassa, jos silloisena ajankohtana ei saa esimerkiksi tuoda palautettavia ollenkaan kyseisen maan kautta. Tai ääritapauksissa jopa silloin, jos kauttakulkutai kohdemaan viranomaisen kanssa eivät käy kemiat yksiin.

Haastatteluissa kaikki osapuolet kokivat palautuslentojen sujuvan pääosin hyvin ja ongelmatapauksia tapahtui harvoin. Opinnäytetyöhöni haastattelemat poliisit korostivat keskusteluyhteyden merkitystä onnistuneilla palautuslennoilla, sekä palautettavan henkilön, että kohdemaan viranomaisten kanssa. Konsensus asiaan oli, että palautustoimintaa hoitavien poliisien on oltava äärimmäisen taitavia neuvottelijoita ja keskustelijoita, sekä tietyllä tavalla sosiaalisia kameleontteja, koska palautus saattaa joissain tilanteissa epäonnistua henkilökemioiden vuoksi.

Poliisi B totesi tähän, että onneksi tätäkin puolta voi kehittää, ja nähdä hieman enemmän vaivaa tullakseen paremmaksi small talkissa ja yleisessä vieraanvaraisuudessa. Nämäkin ovat usein kulttuurieroja, joten myös siksi on hyvä ottaa selvää maasta ja sen kulttuurista, jonne palautus suuntautuu.

Saattavien poliisien on todellakin oltava tietoisia kohdemaan kulttuurista ja tavoista, ja sopia palautusta koskevat asiat tarkkaan etukäteen kohdemaan poliisin kanssa. Hyvät suhteet ovat tärkeitä ja niitä kannattaa vaalia. Hyvillä verkostoitumistaidoilla välttyy monilta vastoinkäymisiltä, kun kohdemaassa ollaan tietoisia saapumisestamme.

Palautuslentoja suorittavat poliisit A ja B kokivat palautustoiminnan erityisen stressaavaksi sen usein pitkäkestoisten lentojen vuoksi, jolloin valmiustilan täytyy olla jatkuvasti korkealla. Jo ennen lennolle pääsyä palautuspartion poliisien on pidettävä toimintavalmius korkeana, sillä siirtymiä suoritetaan siviilien keskuudessa usein pitkiäkin matkoja.

Poliisi B pohti, että saattopartion johtajana hän toivoisi, että palautuspartion toinen tai toiset jäsenet olisivat myös tarpeeksi kokeneita. Ainakin pidemmällä palautuslennoilla. Lisäksi kertauskoulutuksia tulisi pitää palautuslennoille osallistuville useammin. Myös poliisi A oli vuosittaisien kertauskoulutusten kannalla, sekä itse saattotehtävien hoitamisen, että voimankäytön osalta.

Voimankäyttötilanteita tapahtuu palautuslennoilla harvoin, mutta kun sellainen sattuu kohdalle, tulee koulutuksen tulla selkärangasta ja oikein. Jokainen poikkeustilanne palautuslennolla kirjataan lopuksi saattoraporttiin.

Viimeisimpänä kompastuskivenä mainittakoon vielä näin loppuun COVID-19 ja sen mukanaan tuomat lentomatkastamisen haasteet.

Koronatestaus ja mahdollisen positiivisen testituloksen mukanaan tuoma jopa kahden viikon karanteeni kohdemaassa on luonnollisesti hillinnyt palautuslentojen järjestämistä sen ohella, ettei lennoille ylipäättään päässyt, jos tulos oli positiivinen jo Suomessa. Poliisi A:n kertoman mukaan tämä toi matkustusasiakirjojen tarkistukseen vielä yhden vaiheen lisää, joka osaltaan saattoi pysäyttää matkan niille sijoilleen, ennen kuin se ehti alkaakaan.

5.6. Matkustamohenkilökunta ja saattolennot

Poliisimies A kertoi hänen kohdanneen reittilennoilla haasteena matkustamohenkilökunnan kohdalla sen, että he eivät kommunikoineet palautettavalle hänen kauttaan. Eli toisin sanoen kaikille ei ollut välttämättä tiedossa, mikä poliisin toive kontaktin ottamisessa palautettavaan on.

Saattamalla palautettavia sattuu toki lentohenkilökunnan kohdalle verrattain harvoin, joten proseduuri niiltä osin saattaa olla epäselvä. Tai palvelutilanteessa ei yksinkertaisesti välttämättä muista, että kyseisellä penkkirivillä istuu palautettava ja poliiseja. Näissä tilanteissa saattopartion johtajan kannattaa mielestäni olla aloitteellinen ja kertoa haluttu toimintamalli lyhyen napakasti. Esimerkiksi; ”Ei kuumia juomia tälle henkilölle ja asetathan juomat tähän.” Toki palautettavasta riippuen ja hyvää pelisilmää käyttäen.

Näissäkin tilanteissa saattajien on hyvä kommunikoida liikaa, kuin liian vähän. Matkustamohenkilökunta viestii tehokkaasti keskenään ja usein tilanne on ammattimaisen nopeasti hallussa. Poliisi A kertoi voimankäyttötilanteesta lennolla, jolloin lentoemännät olivat ilman erillistä pyyntöä siirtäneet lähellä istuneet muut matkustajat useamman penkkirivin päähän tapahtumista. Siviilejä vaivaannuttavat

tai ihmetyttävät keskustelut voidaan myös kiertää, kertomalla jo ennen lentoa purserille tai matkustamon vanhimmalle, lennosta riippuen, miten poliisi toivoo hänen saattopartionsa kanssa kommunikointitavan. Myös matkustamohenkilökunnan prioriteetti on pitää lento turvallisenä ja koko miehistö ajan tasalla vallitsevasta tilanteesta.

5.7. Lentävän henkilöstön edustajan kommentit

Lentävän henkilöstön edustaja kertoi, että pääosin kaikki saattamalla suoritettavat palautuslennot sujuvat mallikelpoisesti. Hänen mielestään onnistunut palautuslento on sellainen, jossa kukaan sivullinen ei oikeastaan edes huomaa, että lennolla on palautettava.

Ongelmatilanteita ja koneesta poistamisia koskien kapteeni kertoi, että näitä tapahtuu toisinaan, mutta kertoo kuitenkin aina pyrkivänsä ottamaan palautettavan saattajineen kyytiin. Kokonaisharkintaan vaikuttaa useampi seikka, jotka liittyvät muiden matkustajien mukavuuteen ja matkustuskokemukseen. Toisaalta kapteeni myös mietti, miksi potentiaalisesti vaarallisten ja vastahakoisten ihmisten palautuksia ylipäättään järjestetään reittilentojen kautta, sillä eihän poliisi siirrä muitakaan omia asiakkaitaan linja-autolla, johon kapteeni lentokonetta vertasi, tai muulla julkisella liikenteellä.

5.8. Kehityskohteet

Kehityskohteena hän toivoi entistä parempaa kommunikaatiota ohjaamomiehistön suuntaan saattopartion johtajalta sekä pintapuolisia tietoja palautettavasta henkilöstä, sillä tarkkuudella kuin poliisi vain on kykenevä antamaan. Tämä auttaa kapteenia muodostamaan tilannekuvan, keitä hänellä on kyydissä ja onko kenties odotettavissa yllätyksiä muiden matkustajien matkustusmukavuutta ajatellen. Hän toivoi myös, että saattopartion johtaja keskustelisi aiheesta nopeasti myös lennon purserin kanssa, sillä hän taas vastaa kommunikoinnista ohjaamon suuntaan lennolla mahdollisten ongelmatapauksen kohdalla.

Poliisien osalta kehityskohteiksi nousivat maakohtaiset erot palautuskäytännöissä ja niiden tuomat haasteet. Tässä kohtaa esille nousee jälleen riittävä kommunikaatio hyvissä ajoin ja oikealle henkilölle. Toki silti on maita, jotka eivät ota vastaan palautettavia, tai maahan palauttaminen on vähintään haastavaa.

Lisäksi esiin haluttiin nostaa paluumatkan tekeminen ”omalla ajalla”, eli työaika katkeaa hotelliin saavuttaessa. Tämän osalta asiaa verrattiin esimerkiksi kuljetustehtävään, jossa asiakas viedään partioautolla kohteeseen, jonka jälkeen partion paluumatka laitokselle olisi palkatonta.

Tämän koettiin myös estävän saattoryhmässä olevien poliisien ilmoittautumista saattotehtäville, sillä niille ilmoittautuminen ei ole rahallisesti kannattavaa.

Lisäksi poliisit toivoivat saattoraportteja luettavaksi, esimerkiksi maittain tai kohteittain, koska tämä voisi auttaa tulevien palautusten suunnittelussa mahdollisten ongelmakohtien osalta. Vaihtoehtoisesti he toivoivat yleistä koontiraporttia palautuksia hoitavien poliisien tietoon, jolla autetaan ylläpitämän tilannekuvaa eri maihin suuntautuneiden palautusten osalta.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Poliisin saattamana hoitamat palautuslennot toimivat pääasiassa erittäin hyvin ja niiden sujumiseen ollaan tyytyväisiä niin palautuksia hoitavien poliisien, kuin lentoyhtiön edustajana haastatellun henkilön näkökulmasta, mutta toimintamalleja voitaisiin varsinkin poliisien näkökulmasta yksinkertaistaa ja virtaviivaistaa.

Usean kielteisen peräkkäisen turvapaikkapäätöksen saaneiden henkilöiden kuormittavuus on palautuksia suorittavien poliisien näkökulmasta mittava ja taustalla vaikuttavat rahalliset kannustimet turhauttavat ja tekevät hallinnollisten päätösten toimeenpanon poliisille hankalaksi. Näiden ratkaisemiseksi toivottiin toimenpiteitä. Lisäksi vuosittaisiin koulutuksiin toivottiin panostuksia.

Saattopalautus on haastavaa poliisityötä: Aikaikkuna, jossa palautus on tehtävä, on varsin pieni, usein noin kahden viikon mittainen, koska palautettavalla mahdollisuus tehdä uusi turvapaikkahakemus heti hylätyn päätöksen julkistamisen jälkeen. Tämä on molempien haastateltujen poliisien kokemuksen mukaan uuvuttavaa, sillä viikkojen kova työ voi valua silmänräpäyksessä hukkaan. Toisaalta on hyvä pitää mielessä, että kyseessä on hallinnollinen toimenpide, joka voi vaikuttaa ihmisen turvallisuustilanteeseen ja Euroopan ihmisoikeustuomioistuin säättää tästä palautuskiellon muodossa, eikä palautuksen suorittaminen ole itseisarvo.

Haastateltujen poliisien mukaan palautukset onnistuvat hyvin, mutta myös epäonnistumisia mahtuu mukaan. Eniten epäonnistumisia tapahtuu jo ennen lento-ohjelmien lähtöä, kun palautettavaa ei suostuta ottamaan koneeseen tai hän huutaa itsensä ulos koneesta. Jonkin verran tapahtuu myös koneesta poistamisia kapteenin määräyksellä, tai hän ei ylipäätään suostu ottamaan palautettavaa saattopartion kera kyytiin. Sinnikkyys ja riittävä kommunikointi kaikkien asiaan vaikuttavien tahojen kesken on ensisijaisen tärkeää palautusten sujuvan toiminnan kannalta. Epäonnistuminen on mahdollista aina siihen saakka, kunnes kohdemaan viranomaiset on ottanut palautettavan haltuunsa. Käytännössä palautus epäonnistuu, jos kohdemaassa ei ole ketään vastaanottamassa palautettavaa.

Saattopartio voi pahimmillaan joutua kohtaamaan saattolennolla esimerkiksi ulostetta heittävän asiakkaan tai joutua estämään sylkemisen matkustajien tai saattajien päälle. Myöskin tarkoituksella oksentaminen, huutaminen ja muihin matkustajiin vetoaminen ja yleinen väkivaltainen käytös ovat tapoja, joilla maasta poistettavat ovat yrittäneet hankaloittaa poliisin tehtäviä lennolla ja palautuksen aikana.

Saattopartion johtaja toivoo palautuksia hoitavien poliisien olevan riittävästi koulutettuja ja tekevän palautuksia tarpeeksi usein. Tässä työssä pitäisi olla rutiinia.

Myös lennoissa on eroja kuormittavuuden suhteen. Lyhyet Euroopan sisällä tehtävät palautukset ovat pääosin helppoja ja mutkattomia molempien haastateltujen poliisien mukaan, kun taas pidemmät useiden aikavyöhykkeiden yli suuntautuvat lennot koettiin rankkoina vireystilan säätelyn suhteen. Myös kotiinpaluu ja jet lagistä toipuminen koettiin haastavaksi liian lyhyiden palautumisaikojen vuoksi.

Molempien haastateltujen poliisien toiveena oli yhtenäisemmän toimintamallin kehittäminen kansainvälisessä toiminnassa, eikä palautus saisi olla kiinni henkilökemioista. Lisäksi useiden peräkkäisten turvapaikkahakemusten jättäminen kielteisistä päätöksistä huolimatta koettiin kuormittavaksi. Lisäksi nykyistä toimintaa tulisi yhdenmukaistaa ja yksinkertaistaa. Kansainväliseen toimintaan toivotaisiin myös yhdenmukaista toimintamallia, jotta ei kompastuttaisi lillukanvarsiin ja aiheutettaisi siten kalliita epäonnistumisia.

Palautuslentojen hoitaminen on poliisinäkökulmasta stressaavaa, niin tehtävän pitkäkestoisen luonteen, kuin arvaamattomuudenkin vuoksi, eikä lepo ole usein riittävää tehtävän jälkeen. Myös erityisesti vaihtolennoille pääseminen voi olla stressaavaa, jos vaihtomaassa ei ole asianmukaisia fasilitteettejä, joissa saattajat voivat saatettavan kanssa rauhassa odottaa seuraavan lennon lastauksen alkua. Euroopan sisällä toiminta on pääsääntöisesti sujuvaa ja viranomaisyhteistyö mallikelpoista.

Yhdenvertaisuusvaltuutettujen mukana olo lennoilla koettiin toisaalta hyvänä, mutta heidän koettiin myös keskittyvän toisinaan saattotehtävän kannalta epäoleellisiin, kuten huomauttamaan siitä, että lapsille ei ollut tarjota värityskirjoja lennolla, vaikka poliisin pääasiallinen tehtävä on turvata lennon turvallisuus, niin matkustajille kuin palautettavillekin, eikä varsinaisesti keskittyä palveluaspektiin.

Lentävän henkilöstön edustaja halusi kiinnittää huomiota siihen, että miksi maasta poistettavia, poliisin asiakkaita, kuljetetaan reittilennoilla. Tämä oli lentävän henkilöstön edustajan suurin esiin nostama asia haastattelussa ja hän pohdiskeli erityisesti logiikkaa tämän kuljetusmuodon taustalla ja vertasi asiaa siihen, että eihän poliisi kuljeta muillakaan tehtävillään asiakkaitaan linja-autoilla tai muulla julkisella liikenteellä, vaan heillä on tehtävään omat tehtävään suunnitellut ajoneuvot eli partioautot.

Muuten matkustajat harvoin edes huomaavat, että lennolla on palautettava tai saattopartio. Tätä pidettiin onnistuneen maastapoiston merkinä niin haastateltujen poliisien, kuin lentävän henkilöstön edustajan puolesta.

Poliisit saivat kiitosta ammattimaisuudestaan ja luotto viranomaistoimintaan lentoyhtiöissä on yleisesti korkealla. Lentävän henkilökunnan suuntaan toivotaan nykyistäkin enemmän kommunikaatiota ohjaamo- ja matkustamomiehistön suuntaan ja kapteeni kertoi, että kaikki asian hoitamiseksi tarvittava tieto, myös ongelmatapauksissa, on hyvä kertoa myös ohjaamoon, koska he ovat se taho, joka saa yhteyden ulkomaailmaan. Esitietojen tulisi siis, mahdollisuuksien mukaan, olla edes perustavasti heidän tiedossaan.

6 POHDINTA JA MAHDOLLISET JATKOTUTKIMUKSET

Opinnäytetyöni tavoite oli koostaa yksinkertainen selkäranka siitä, miten palautuslentojen valmistelu käytännössä etenee ja mitä niiden suunnittelussa tulee ottaa huomioon. Aihepiiri on kokonaisuudessaan todella laaja ja pitää sisällään kokemukseni mukaan paljon nyanssieroja. Kahden haastattelemani poliisin kertomukset palautuslennosta olivat hyvin pitkälti samankaltaisia, vaikka kokemukset eri tilanteista vaihtelivatkin.

Itseäni jäi yhä ihmetyttämään maakohtaiset erot palautuslentojen toteuttamisessa, ja saamani vaikutelma oli, että kansainvälisillä alueilla toimiessa muiden viranomaisten on varsin helppo vaikeuttaa, tai jopa estää palautustehtävä, jos heidän asemansa vain sen sallii. Ja taas toisaalta tämän vuoksi tehtävillä korostuu se, että hyvin verkostoitunut, asiat ennakkoon selkeästi hoitanut saattopartion johtaja voi pelastaa paljonkin, jottei pahimmillaan useiden tuntien lennon jälkeen matka jää kesken henkilökemioiden vuoksi.

Alla haastattelukysymykset, ja niihin saamieni vastausten pohdintaa.

1. Miten palautuslennon valmistelu etenee?

Olen kuvannut palautuslennon valmistelua opinnäytetyön kohdissa 3.2. 3.3. 5.1. ja 5.2. Haastateluissa esiin nousi, että lennon valmistelu on usein haastavaa ja sisältää monia muuttujia. Etenkin poliisi A, joka on vastuussa lentojen tilaamisesta ja tarvittavien asiakirjojen hankkimisesta antoi yksityiskohtaista tietoa palautuslennon valmistelusta ja siihen liittyvistä haasteista. Poliisi B taas nosti esille käytännön asioita lennon valmistelusta, joita en poliisitaktisista syistä avaa tässä opinnäytetyössä, mutta kokonaiskuva pelkän lennon valmistelun osalta on siitäkin huolimatta opinnäytetyössäni mielestäni eheä.

2. Millainen koulutus saattopartiolla ja saattopartion johtajalla tulee olla?

Saattopartion koulutukseen liittyvissä asioissa sain myös henkilökohtaisesti hyvän katsauksen koulutuksen sisältämiin asioihin, mutta koulutuksen poliisitaktisten asioiden vuoksi, en avaa tätä haastattelukysymystä opinnäytetyössäni. Koulutuksen sisältö on käyty kuitenkin pääpiirteittäin läpi. Olen kuitenkin itse tyytyväinen asian käsittelyn laajuuteen. Lisäksi asiasta kiinnostuneet varmasti hakeutuvat ulkomaalaistoimintoon tai saattotehtäviin, joiden myötä tehtäväkuva ja siihen vaadittava koulutus avautuu paremmin.

3. Millaisia voimankäyttövälineitä palautuslennoilla käytetään?

Voimankäyttövälineiden osalta nojaan opinnäytetyössäni suurimmaksi osaksi Satakunnan Kansan vuoden 2018 artikkeliin: Voit joutua itse ulos lentokoneesta, jos koitat häiritä laittomasti maassa olevien palautusta kotimaahansa. Artikkelissa Poliisihallituksen asiantuntija esitteli palautustehtävillä käytettäviä välineitä. Artikkelissa esiteltiin ns. bodycuff, joka on kankainen kokovartalokahle, jolla voidaan rajoittaa palautettavan raajojen liikkeitä tarvittaessa, sekä sylkyhuppu, joka estää nimensä mukaisesti sylkemisen, muttei haittaa hengittämistä tai estä huppua käyttävää henkilöä näkemästä. Haastatteluissa käytiin myös läpi kiellettyjä voimakeinoja, kuten käden suun eteen viemistä.

Lisäksi Ylen artikkelissa vuodelta 2017: Palautuslentojen valvojat: Ei tietoa oloista, joihin palautettavat turvapaikanhakijat joutuvat, käytiin läpi sitä, millaisia voimakeinoja ei saa käyttää. Poliisin tulee ensisijaisesti saada tilanteet laukeamaan puhumalla, puhejudolla. Tietyt voimankäyttökäytännöt eli sellaiset, jotka jollain tavoin vaikeuttavat hengitystä, ovat ehdottomasti kiellettyjä. Taustana on mm. se, että vuodesta 1991 lähtien Euroopan palautuslennoilla on raportoitu 17 kuolemantapausta. Suuri osa on tapahtunut nimenomaan virheellisestä voimankäytöstä johtuvasta tukehtumisesta.

4. Miten voidaan edesauttaa palautuslennon onnistumista?

Palautuslennon onnistumisen kannalta esiin nousivat ennakointi, tarkistukset ja kommunikointitaidot. Ennakoimisella käsitetään esimerkiksi mahdollinen epäonnistunut koneeseen nousu, johon voidaan varautua tarkistamalla seuraava mahdollinen lähtevä lento tai vaihtoehtoinen reitti. Ennakoimista on myös säilöönnotto ennen palautuslentoa. Myös palautuslennon hyvä valmistelu voidaan mielestäni laskea ennakointiin. Ennen palautuksen täytäntöönpanoa voidaan edesauttaa palautuksen onnistumista tarkistamalla, että kaikki tarvittavat luvat, testit, liput ym. ovat varmasti lainvoimaisia ja tehty.

Molemmat haastatellut poliisit olivat yhtä mieltä siitä, että kommunikointitaidot ovat näillä tehtävillä ensiarvoisen tärkeitä ja on usein avainasemassa tehtävän onnistumisen kannalta, niin kohdemaassa kuin välilaskuillakin.

Mahdollisten jatkotutkimuksien osalta ehdottaisin tutkittavaksi esimerkiksi seuraavia asioita:

1. Palautuslentojen kokemuksia – palautettavan näkökulma.
2. Poliisilentokone – uhka vai mahdollisuus?
(Perustuen kapteenin kommenttiin siitä, miksi poliisin asiakkaita palautetaan julkisilla reittilennoilla.)
3. Charter lentojen kehittäminen kustannustehokkaammiksi.
4. Palautuslennon tarkistuslista.
5. Hyviksi koetut toimintamallit palautuskäytäntöjä koskien Euroopan sisällä.
6. Saattopartion omalla ajalla matkustamisen vaikutukset palkkakertymään.
7. Saattoraporttien kuukausiraportti ulkomaalaisyksiköille. Hyödyt vs. haitat.
8. Lentokone poliisin toimintaympäristönä.

Aiheesta riittänee tutkimuskohteita varmasti jatkossakin, sillä palautuskäytännöt elävät ja muuttuvat maailmantilanteen mukaan.

Koen, että sain koostettua aiheesta hyvän nykytilannetta kuvaavan yksinkertaisen mallin, kuinka palautuslentojen valmistelu ja toteutus käytännössä hoidetaan. Aihetta koskee lisäksi runsaasti salassa pidettävää aineistoa, joten sitä koskien voisi olla tilausta omalle tarkemmin yksityiskohtiin pureutuvalle opinnäytetyölle.

Tutkimus onnistui mielestäni lopulta hyvin ja sain kasattua riittävästi aineistoa, vaikka yksi haastattelu jäikin aikataulullisista syistä uupumaan. Koen, että sain itse aiheesta valtavasti oppia, ja toivon, että opinnäytetyöstäni on apua tulevaisuudessa myös muille asiasta kiinnostuneille.

LÄHTEET

Aamulehti.fi 4.4.2017 Mitä turvapaikanhakijoiden palautuslennoilla tapahtuu? Näin valvojat kertovat matkoista. Luettavissa <https://www.aamulehti.fi/kotimaa/art-2000007409431.html>. Luettu 1.12.2021.

EU Neuvoston päätös yhteisten lentojen järjestämisestä henkilökohtaisen maastapoistamispäätöksen saaneiden kolmansien maiden kansalaisten kesken (2004/573/EY).

Haastateltava A 2022 – Hämeen poliisin ulkomaalaisyksikössä toimiva palautuslentoja hoitava poliisimies ja saattopartion johtaja.

Haastateltava B 2022 – Helsingin poliisissa toiminut palautuslentoja hoitanut poliisimies, joka toimi myös saattopartion johtajana.

Haastateltava C 2022 – Lentävän henkilöstön edustaja ja lentokapteeni.

Husa, Jaakko & Mutanen, Anu & Pohjolainen, Teuvo 2005: Kirjoitetaan juridiikkaa. Helsinki, Talentum.

Kananen, Jorma 2017: Laadullinen tutkimus pro graduna ja opinnäytetyönä. Jyväskylän ammattikorkeakoulun julkaisuja, Jyväskylä.

Kosonen, Mika 2021: Pakkokeinot lentoliikenteessä. Laurea-ammattikorkeakoulu. Liiketalouden koulutuksen opinnäytetyö.

Maahanmuuttovirasto 2012: Maastapoistamisohje, MIGDno/2012/575.

Ohje Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyön tutkimussuunnitelman tekemiseen tutkimusluvan haku varten (Versio 2.12.2020). Poliisiammattikorkeakoulu, Tampere.

Poliisihallitus 2017: Määräys Ulkomaalaisen maasta poistamista koskevan päätöksen täytäntöönpanon vastuunjako, POL-2017-5403.

Poliisihallitus 2018: Määräys Voimankäyttö lentoteitse tapahtuvassa maastapoistamispäätöksen täytäntöönpanossa, POL-2018-15326.

Poliisihallitus 2012: Tarkastuskertomus Maastapoistamiskuljetusten kustannukset, 2020/2012/1197.

Raatikainen, Juho 2019: Poliisi maasta poistajana. Poliisiammattikorkeakoulu. Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö.

Satakunnankansa.fi 3.4.2018 Voit joutua itse ulos lentokoneesta, jos koitat häiritä laittomasti maassa olevien palautusta kotimaahansa. Luettavissa <https://www.satakunnankansa.fi/kotimaa/art-2000007046181.html>. Luettu 12.10.2021.

Soininen, Marjaana 1995: Tieteellisen tutkimuksen perusteet. Turun yliopiston täydennyskoulutuskeskuksen julkaisuja A: 43, Turku.

Starast, Natalia & Svensk Julia 2020: Kielteisen päätöksen saaneiden turvapaikanhakijoiden palauttamisen estyminen kotimaahan. Poliisiammattikorkeakoulu. Poliisiammattikorkeakoulun opinnäytetyö.

Tuomi, Jouni & Sarajärvi, Anneli 2018: Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi. Uudistettu laitos. Helsinki, Tammi.

Vilka, Hanna 2015: Tutki ja kehitä. Jyväskylä, PS-kustannus.

Yle.fi 3.3.2017 Palautuslentojen valvojat: Ei tietoa oloista, joihin palautettavat turvapaikanhakijat joutuvat. Luettavissa: <https://yle.fi/uutiset/3-9476980> Luettu 10.3.2022.

LIITE 1: SAATEKIRJE HAASTATELTAVILLE

Hyvä vastaanottaja.

Olet valikoitunut asiantuntijahaastatteluun haastateltavaksi palautuslentojen proseduureista poliisin näkökulmasta. Olemme sopineet haastattelun pidettäväksi XX.XX.2022 klo XX:XX osoitteessa X.

Tarkoitukseni on koostaa keräämiäni haastatteluiden pohjalta opinnäytetyö, jossa palautuslentoja tarkastellaan poliisin näkökulmasta käsin. Opinnäytetyössä käydään läpi palautuslennon valmistelu palautettavan maastapoistamispäätöksestä aina saattajapoliisien paluulentoon ja raportointiin saakka. Keskityn opinnäytetyössäni saattamalla toteutettuihin palautuslentoihin ja niitä hoitavien poliisien näkemykseen aiheesta.

Olen perehtynyt ennakoon Poliisihallituksen määräykseen maastapoistamisesta, voimankäytöstä lentokoneessa sekä Maahanmuuttoviraston maastapoistamisohjeeseen. Nämä toimivat opinnäytetyöni ensisijaisina lähteinä asiantuntijahaastatteluiden lisäksi.

Käymme haastattelussa läpi myös palautuslentojen haasteita ja mahdollisia kehityskohteita. Lisäksi koostamassani haastattelurungossa on kysymyksiä myös omasta taustastanne ja kokemuksestanne palautuslentojen suhteen.

Opinnäytetyön on tarkoitus olla julkinen, joten emme käy haastattelussa läpi salassa pidettäviä asioita. Suostumuksellanne haastattelu nauhoitetaan tai kirjataan suoraan ylös. Haastattelut säilytetään opinnäytetyön kypsyysnäytteen antamiseen saakka.

Liitän saatekirjeen mukaan haastattelukysymykset, jotta voitte valmistautua tulevaan haastatteluun ennakoon.

Terveisin

Saara Olkkonen

saara.olkkonen@poliisi.fi

LIITE 2: HAASTATTELULOMAKE – POLIISI

Kuka olet ja kauan olet ollut ulkomaalaistoimistossa töissä tai kauan olet tehnyt palautuslentoja?

Miten palautuslennon valmistelu käynnistyy? (Kuka ottaa yhteyttä kehenkin ja kuinka kauan aikaa menee kunkin päätöksen / tiedoksiannon / ratkaisun välillä?)

Missä tilanteissa maasta poistettavalle henkilölle tarvitaan saattajat?

Kuinka saattajat valitaan?

Kuinka nopeasti saattajien tulee olla valmiita palautuslennolle?

Kuinka nopeasti palautettavan on oltava valmis palautuslennolle?

Kuinka nopeasti karkotuspäätöksen tiedoksiannosta palautuslento järjestetään?

Kuka varaa lentoliput ja kuinka palautusreitti määräytyy?

Kuinka pitkiä palautusmatkat voivat enimmillään olla?

Kuinka saattajat koulutetaan palautuslentoja varten?

Kuinka pitkä saattajien koulutus on ja mitä se pitää sisällään?

Ovatko saattolentojen proseduurit muuttuneet viime vuosina?

Kerro matkasta lentokentälle? (Koska palautettava noudetaan, kuka kuljettaa kentälle, monta saattajaa per palautettava, miten saattaja valmistautuu lennolle?)

Toiminta lentokentällä? (Turvatarkastus, koneeseen meno, ilmoitukset lentoyhtiölle?)

Toiminta lentokoneessa? (Sijoittautuminen, voimankäyttö, wc-käynnit?)

Reittilento vs. Charterlento? Millä perusteella valikoidaan?

Vaihtolennot?

Millä tavoin palautuslento voi epäonnistua ja mitkä ovat suurimmat syyt? Voidaanko näitä mielistäsi ennalta estää? Onko maakohtaisia eroja?

Kuinka usein palautuslennoilla joudutaan turvautumaan voimankäyttöön?

Epäonnistuneen palautuslennon hinta?

Kuinka pian palautusta yritetään uudestaan, jos palautusyritys epäonnistuu?

Palautettavan luovutus kohdemaassa? Voidaanko henkilö kieltäytyä ottamasta vastaan ja kuinka tällaisessa tapauksessa toimitaan?

Mitä ovat yleisimmät palautusmaat ja millaisia henkilöitä palautetaan?

Saattajien paluulento Suomeen. Kuinka pian saattajat palaavat Suomeen?

Onko saattajilla velvollisuuksia palautettavan kohdemaassa?

Haluatko kertoa vielä jotain palautuslennoista?

LIITE 3: HAASTATTELULOMAKE – KAPTEENI

Kuka olet ja kauan olet toiminut ilmailualalla?

Koska lensit ensimmäiset palautuslennot?

Kuinka monta palautuslentoa kohdallasi osuu arviolta kuukaudessa, entä vuositasolla?

Millaisia toimenpiteitä tai huomioon otettavia asioita saattamalla palautettava henkilö vaatii lennon kapteenilta?

Entä lentoyhtiöltä?

Millaisia kokemuksia sinulla on saattamalla palautettavista henkilöistä ja niihin liittyvän poliisitoiminnan sujumisesta?

Mitä kehittäisit palautustoiminnassa, jotta oma työsi olisi sujuvampaa?

Koetko palautustoiminnan olevan yhtenäistä maasta riippumatta?

Koetko itse voivasi vaikuttaa palautuksen onnistumiseen?

Oletko tietoinen palautuslennon järjestelyn kulusta?

Oletko kohdannut ongelmatilanteita saattamalla palautettavien suhteen?

Millaisena poliisitoiminta on näyttäytynyt?

Onko lennoillasi sattunut palautettavien ongelmatilanteita? Miten ne mielestäsi hoidettiin ja kommunikoiitko ohjaamoon asiasta tarpeelsi?

Koetko saattopartion johtajan esittäytymisen hyödyllisenä ja mitä toivoisit saavasi tietää briiffauksen aikana?

Missä tilanteessa tekisit päätöksen olla ottamatta palautettavaa kyytiin ja miksi?

Oletko koskaan jättänyt ottamatta palautettavaa kyytiin?

Onko lennollasi ollut matkustajia, jotka protestoivat palautettavan henkilön kyytiin ottamista?

Haluatko kertoa vielä jotain koskien poliisitoimintaa lentokoneessa? Risut ja ruusut?